IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI GOSPODARKI MORSKIEJ I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ (NR 25)**

z dnia 3 listopada 2020 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 25)

3 listopada 2020 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Marka Sawickiego (PSL-Kukiz15)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat planów rozwoju przemysłu stoczniowego ze szczególnym uwzględnieniem budowy nowych jednostek promowych – realizacja programu „Batory”;

– informację na temat sytuacji finansowej i planów rozwojowych Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA;

– informację na temat obecnej sytuacji i planów rozwojowych Polskiej Żeglugi Morskiej PP.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Bittel** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Andrzej Wróblewski** dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej PP, **Piotr Redmerski** prezes zarządu Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA, **Janusz Żmurkiewicz** prezydent miasta Świnoujście, **Rafał Zahorski** pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, **Bartłomiej Szmyt** przewodniczący NSZZ „Solidarność” przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA, **Aneta Stawicka** przewodnicząca Międzyzakładowego Związku Zawodowego Pracowników Stoczni przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA, **Włodzimierz Wiśniewski** przewodniczący Międzyzakładowej Organizacji Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska** i **Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Witam posłów. Witam pana ministra Andrzeja Bittela, który uczestniczy w posiedzeniu zdalnie. Będzie z nami krótko. Dalej w mieniu pana ministra głos będą zabierali jego współpracownicy.

Informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane przez marszałka Sejmu na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość.

Przypominam, że zgłoszeń do zabrania głosu w dyskusji przez posłów uczestniczących zdalnie w posiedzeniu należy dokonywać poprzez czat w aplikacji Whereby po zalogowaniu się do pokoju wideokonferencyjnego Komisji. Jednocześnie informuję, że posłowie członkowie Komisji obecni na sali głosują przy użyciu urządzenia do głosowania za pomocą legitymacji poselskiej. Wówczas nie logują się w systemie komunikacji elektronicznej i nie używają tabletów.

Przystępujemy zatem do stwierdzenia kworum. Proszę państwa posłów o naciśnięcie jakiegokolwiek przycisku w celu potwierdzenia obecności na posiedzeniu. Zamykam głosowanie. Sekretariat Komisji informuje, że mamy kworum.

Przystępujemy zatem do realizacji porządku. W porządku dzisiejszego posiedzenia mamy trzy punkty, po pierwsze, rozpatrzenie informacji na temat planów rozwoju przemysłu stoczniowego ze szczególnym uwzględnieniem budowy nowych jednostek promowych – realizacja programu „Batory", po drugie, rozpatrzenie informacji na temat sytuacji finansowej i planów rozwojowych Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA, po trzecie, rozpatrzenie informacji na temat obecnej sytuacji i planów rozwojowych Polskiej Żeglugi Morskiej PP.

Przystępujemy do realizacji punktu pierwszego porządku dziennego. O zreferowanie tematu proszę pana Marcina Przychodzkiego, dyrektora Departamentu Prawnego w Ministerstwie Infrastruktury. Bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Prawnego Ministerstwa Infrastruktury Marcin Przychodzki:

Dzień dobry państwu. Marcin Przychodzki, dyrektor Departamentu Prawnego Ministerstwa Infrastruktury. Jestem tu z upoważnienia pana ministra Bittela. Dziękuję za umożliwienie zabrania głosu.

Chciałbym od razu przedstawić zespół pracowników z ministerstwa oraz osoby, które będą nas wspierały, ze spółek. Jest z nami pani dyrektor Maria Skubniewska z Departamentu Nadzoru Właścicielskiego, naczelnik Wydziału Strategii Przemysłu Okrętowego w tymże departamencie pan Maciej Styczyński, pan Andrzej Wróblewski, dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej PP. Zdalnie bierze udział pan Piotr Redmerski, prezes zarządu Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Mam nadzieję, że nas widzi i słyszy.

Szanowni państwo, krótko tytułem wprowadzenia. Potem jeżeli państwo pozwolicie, zgodnie z porządkiem obrad Komisji przedstawimy informację na temat planów rozwoju przemysłu stoczniowego. W tym zakresie głos zabierze pan naczelnik Styczyński. W punkcie drugim poproszę o zabranie głosu pana prezesa Redmerskiego, a w punkcie trzecim pana dyrektora Wróblewskiego. Taka będzie kolejność. Oczywiście jeżeli będą państwo mieli pytania, będziemy starali się odpowiedzieć na nie.

Króciutkie wprowadzenie. Otrzymaliście państwo materiał na piśmie, anonsowany jeszcze przez panią minister Annę Moskwę. W związku z tym co do zasady wyczerpuje on bieżące stanowisko. Był on wysłany dużo wcześniej, był wysłany na początku października. Oczywiście sytuacja bardzo się nie zmieniła. Myślę, że nie trzeba specjalnie przekonywać się, że pandemia COVID-19 spowodowała bardzo duży kryzys gospodarczy. Jest on widoczny również na rynku stoczniowym. Wyraża się to między innymi w ten sposób, że w zamówieniach na nowe statki pasażerskie jest spadek rok do roku o około 70%. Cała ta sytuacja powoduje, że rentowność biznesu stoczniowego i w ogóle gospodarki morskiej w tej chwili jest bardzo mocno osłabiona. Oczywiście o szczegółach będziemy jeszcze państwa informować. Zależy mi także na tym, żebyście spojrzeli państwo na ten materiał jako na fotografię bieżącą tego, co jest, plus pomysły na to, co może się wydarzyć, żeby uratować przemysł stoczniowy. Jeżeli będziecie państwo mieli pytania, oczywiście będziemy starali się odpowiedzieć na nie. W tej chwili proszę o oddanie głosu panu naczelnikowi Styczyńskiemu, który zreferuje materiał. Proszę w miarę krótko, żeby państwo posłowie także mieli szansę na wypowiedzenie się. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Proszę bardzo.

Naczelnik Wydziału Strategii Przemysłu Okrętowego w Departamencie Nadzoru Właścicielskiego Ministerstwa Infrastruktury Maciej Styczyński:

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, tytułem wprowadzenia do przedstawienia pierwszego punktu dzisiejszego posiedzenia komisji sejmowej chciałbym zaznaczyć, że przemysł stoczniowy zarówno w Polsce, jak i w ujęciu globalnym – ponieważ mówimy o przemyśle uwarunkowanym w wielkim stopniu globalnie, jeżeli chodzi o pozyskiwanie kontraktów na nowe budowy, czy przede wszystkim regionalnie, jeżeli mówimy o pozyskiwaniu kontraktów remontowych albo na przebudowy, aczkolwiek przy przebudowach nie jest to regułą – w chwili obecnej przede wszystkim ze względu na pandemię koronawirusa boryka się z bardzo dużymi wyzwaniami w zakresie pozyskiwania nowych kontraktów. Kilka miesięcy 2020 r. doświadczonych COVID-em pokazuje skalę, ogrom wyzwań, jakie stoją przed polskimi podmiotami stoczniowymi. Są to wyzwania,

jak powiedziałem, w zakresie pozyskiwania kontraktów, zapewnienia bezpieczeństwa realizowania kontraktów, jak również poradzenia sobie z ogólnym spowolnieniem gospodarczym w branży.

Jednym z priorytetów działania czy to naszego departamentu, czy to ministerstwa jest z jednej strony bieżące monitorowanie rynku stoczniowego, z drugiej strony analiza możliwości, jakie istnieją czy mogą zaistnieć dla całości branży, całości rozumianej zarówno jako stocznie państwowe, jak i jako stocznie prywatne, całości branży, biorąc pod uwagę także kooperantów stoczni, czyli całą branżę stoczniową sensu largo.

Szanowni państwo, zgodnie z treścią punktu, który przedstawiam, przede wszystkim chciałbym zwrócić uwagę na kwestię konieczności w chwili obecnej podejmowania działań sprzyjających, kształtujących otoczenie prawne, strategiczne, faktyczne, działań zorientowanych na kreowanie popytu, ponieważ polskie stocznie i ich otoczenie, kooperanci i ich otoczenie badawczo-rozwojowe są w stanie realizować kontrakty, tyle tylko, że kontrakty muszą być. Dobrze by też było, żeby były zorientowane na rynek polski. Trzeba patrzeć i w ujęciu obecnym, i w ujęciu średnioterminowym, i w ujęciu długoterminowym.

Jest kilka gałęzi, które w obecnej sytuacji mogą być perspektywiczne. Oczywiście mówię to tylko tytułem zasygnalizowania. W chwili obecnej najmocniej spadają zamówienia na nowe jednostki. Jest to obszar, w którym najciężej jest pozyskać kontrakty, dlatego szczególnie dokładnie należy przyjrzeć się możliwościom korzystania z tego, co niesie ze sobą branża remontów, jak też morska energetyka wiatrowa. Z naszego punktu widzenia dużą szansą dla całości polskiej branży stoczniowej i jej otoczenia jest uruchomienie morskiej energetyki wiatrowej na polskich obszarach morskich. Wiąże się to z kilkoma kwestiami. Z jednej strony z produkcją w obszarze konstrukcji stalowych. Z drugiej strony z produkcją i obsługą remontową jednostek obsługowych. Jest to również kwestia zastanowienia się nad możliwością wejścia na rynek jednostek instalacyjnych.

Kolejną wielką szansą dla całej polskiej branży stoczniowej jest dalsze rozwijanie się w kierunku świadczenia usług remontowych, jak również usług związanych z przebudową. I na Pomorzu Zachodnim, i w Trójmieście mamy bardzo dobre przykłady stoczni posiadających najwyższe światowe umiejętności oferowania usług remontowych, ale też skutecznie pozyskujących zlecenia, w tym zlecenia bardzo dobre pod kątem referencyjnym.

Szanowni państwo, żeby nie przedłużać, pozostając przy obszarze remontów i przebudów, jest to obszar stale rozwijający się, pozwalający również zaprezentować duże umiejętności polskich stoczni, jeżeli chodzi o przyjmowanie najnowocześniejszych technologii. Jest to ważne także w postrzeganiu stoczni.

Przechodząc do konkretnych działań, zanim przejdę do omówienia tematu promowego, który stanowi drugą część punktu pierwszego naszego dzisiejszego spotkania, chciałbym nadmienić, że to, za co odpowiada rząd, Rada Ministrów i poszczególne ministerstwa, to również tworzenie działań strategicznych. W przypadku przemysłu stoczniowego w chwili obecnej najważniejsze znaczenie mają dwa obszary działania. Pierwszy to kontynuacja realizacji „Strategii na rzecz odpowiedzialnego rozwoju" w obszarze stoczni. Dla przypomnienia, ponieważ już kilkakrotnie na posiedzeniach Komisji były wymieniane poszczególne elementy, powiem, że kwestie stoczniowe wysiłkami Rady Ministrów i poszczególnych ministerstw zostały umieszczone w części dotyczącej industrializacji.

Są dwie grupy projektów. Pierwsza grupa to projekty strategiczne, to ujęte w projekcie strategicznym nowoczesne produkty przemysłu okrętowego, to działania strategiczne, które zamierzamy wdrażać w zakresie między innymi dokumentu strategicznego. Rozpoczęcie prac nad tym dokumentem wstępnie jest omówione w formacie trójstronnym z przedstawicielami zarówno związków zawodowych, jak i pracodawców. Tak naprawdę czekamy na unormowanie się sytuacji związanej z COVID-em. Kolejna rzecz związana jest z próbą stworzenia właściwych mechanizmów finansowych wspomagających przemysł stoczniowy.

Jeżeli patrzeć na program flagowy, mamy do czynienia z programem flagowym „Batory", który składa się z czterech filarów, z czterech realizowanych filarów. Jest to mianowicie program wspomagający innowacyjność branży stoczniowej, czyli INNOship prowadzony przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju, jak również nowoczesny projekt recyklingowy „Zielona stocznia", który jest w trakcie realizacji. Jest to projekt pionierski, ponieważ dotyczy w całości obiegu zamkniętego, czyli nie tylko rozbiórki statków, ale także całości zagospodarowania towarów pochodzących z tejże rozbiórki. Wreszcie jest to projekt promowy, do którego wrócę w dalszej części mojego wystąpienia. Jest też projekt dotyczący branży offshore, który planowo będziemy rozpoczynać w terminie późniejszym.

Przy okazji zaanonsowania programu „Batory" chciałbym zrobić małą dygresję. Jest to mianowicie program flagowy, co z samej definicji podejścia do programów flagowych wiąże się z tym, że dotyczy projektów innowacyjnych, nowatorskich, z założenia wymagających sprawdzenia i wypracowania określonych sposobów działania, tak żeby osiągnąć założony skutek w postaci danego działania czy opracowania produktu, który może być korzystny dla polskiej gospodarki. Jest to kolejny element składający się na wszystkie wysiłki na rzecz rozwoju i tak naprawdę wzrostu, którego beneficjentami mogą być wszyscy.

Szanowni państwo, druga grupa działań strategicznych aktualnie prowadzonych wysiłkami Rady Ministrów to działania ujęte w „Krajowym planie odbudowy". Mamy „Krajowy plan odbudowy" oczywiście po zniszczeniach wywołanych przez pandemię COVID-19. W tej chwili Rada Ministrów w ramach grup roboczych pracuje nad projektami, które następnie zostaną wybrane i przedstawione Komisji Europejskiej. Z punktu widzenia spraw stoczniowych w porozumieniu z szeroko pojętą branżą zostały wypracowane projekty, duże projekty, związane między innymi z wioską offshore. Trochę jest to w nawiązaniu do tego, o czym mówiłem, odnośnie do jednostek instalacyjnych, odnośnie do połączenia kwestii stoczniowych z portowymi, a także jak najlepszego możliwego wykorzystania tego potencjału dla polskiej gospodarki morskiej.

Są również projekty związane z modernizacją floty polskich armatorów, jak również z szeroko rozumianymi, nie chcę używać angielskiego zapożyczenia „greening", niemniej działaniami na rzecz promocji technologii bardziej przyjaznych środowisku, które tak naprawdę w ujęciu najbliższych kilkunastu, kilkudziesięciu lat stanowią przyszłość i możliwości opracowania produktów eksportowych dla naszego przemysłu. Nie chcę wgłębiać się w szczegóły z tego względu, że prace nad poszczególnymi projektami aktualnie trwają. Już niedługo będzie wiadomo, które projekty i w jakiej formie będą dalej procedowane razem z Komisją Europejską. Szanowni państwo, to tyle tytułem wprowadzenia czy odpowiedzi na pierwszą część zagadnienia otwierającego dzisiejsze posiedzenie Komisji.

Teraz jeżeli chodzi o to, co mieliśmy szczególnie uwzględnić, czyli budowę promów, tutaj w nawiązaniu do tego, o czym mówiłem przed chwilą, powiem, że jest to jeden z filarów programu „Batory", programu dotyczącego wyzwań. Generalnie prace nad promem są poparte analizą biznesową, analizą podmiotów, które korzystają z promów. Od razu chciałbym powiedzieć, że wszystkie te pomysły mają oparcie rynkowe. Promy są potrzebne, były potrzebne i będą potrzebne polskim armatorom. Chodzi o promy nowoczesne z odpowiednio długą linią ładunkową. Z kolei kwestią rządu było wskazanie pożądanego kierunku. Kwestie operacyjne, czyli związane z organizacją budowy, dojściem, czasami cofnięciem się, niemniej dochodzeniem do osiągnięcia celu, jakim jest pozyskanie promów, leżą po stronie podmiotów profesjonalnych, czyli polskich armatorów, w tym Polskiej Żeglugi Bałtyckiej i Polskiej Żeglugi Morskiej, o których wspominam z tego względu, że w celu umożliwienia kontynuacji projektu budowy promów została podjęta decyzja o realizacji budowy w oparciu o nową spółkę celową, jaką są Polskie Promy sp. z o.o. Jest to spółka, której póki co jedynym udziałowcem jest Polska Żegluga Bałtycka. Liczymy jednak na zainteresowanie sensu largo kolejnego operatora polskich promów, czyli Polskiej Żeglugi Morskiej.

Niedawno, we wrześniu, po pewnym czasie oczekiwania została wydana pozytywna opinia Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w tym zakresie. Jest to swego

rodzaju punkt węzłowy umożliwiający dalsze dochodzenie do celu, jakim jest, po pierwsze, pozyskanie promów dla polskich armatorów, po drugie, uzyskanie przez polskie stocznie kontraktów referencyjnych. Wierzymy w to, że stocznie będą w stanie zrealizować kontrakty w ramach tak naprawdę połączenia popytu i podaży czy też podaży umiejętności ze strony stoczni, ich zaplecza, biur projektowych. W związku z tym, że jest to etap węzłowy wyznaczający nowy kierunek prowadzący do dojścia do wcześniej wytyczonego celu, generalnie sądzę, że większe szczegóły dotyczące działań na rzecz pozyskania promu będą możliwe do przekazania na przestrzeni kolejnego czasu zgodnie z tokiem działań podejmowanych przez spółkę, jak również zgodnie z tokiem wypełniania, w uzależnieniu od skutków pandemii, planów biznesowych podmiotów będących spółkami prawa handlowego. Oczywiście chodzi mi o Polską Żeglugę Bałtycką oraz Unity Line, a nie o Polską Żeglugę Morską, która jest przedsiębiorstwem państwowym.

Proszę państwa, na tym chciałbym zakończyć swoją wypowiedź. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo panu naczelnikowi. Otwieram dyskusję w tym punkcie. Do dyskusji zgłosił się pan przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka. Bardzo proszę. Następny tradycyjnie będzie pan poseł Dariusz Wieczorek.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Można?

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Bardzo proszę.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, kiedy po pięciu latach po raz kolejny słyszę, że projekt „Batory" to projekt flagowy tego rządu, to wydaje mi się, że flagowy dlatego, że na projekcie powiewa biała flaga, czyli symbol kapitulacji i totalnej porażki rządu. Przez pięć lat byliśmy okłamywani – zarówno my jako parlamentarzyści, jak i opinia publiczna, pracownicy państwowych stoczni. Rząd zapowiadał wielkie projekty, rząd zapowiadał budowę wielkiego promu. Dzisiaj, po ponad trzech latach od położenia stępki, hucznego położenia stępki – nie dzieje się tam zupełnie nic. Kawałek blachy stoi, tak jak stał, hula tam wiatr. Mogę to powtórzyć po raz kolejny.

Powiem szczerze, że dzisiaj oczekiwalibyśmy jakichś konkretów. Jeżeli państwo ani przedstawiciele ministerstwa – szkoda, że nie ma z nami pana ministra – takich nie macie, to oczekiwałbym chociaż przyznania się przez was do błędu. Jeżeli od pana z ministerstwa słyszę – zacytuję, ponieważ zapisałem to sobie – że „etap, w którym jesteśmy, to nowy etap węzłowy wytyczający drogę dojścia do wcześniej wyznaczonego celu", to przecież są to żarty. Bądźcie, proszę, poważni. Panie dyrektorze, po raz kolejny nie opowiadajcie nam takich rzeczy, dlatego że naprawdę jest to irytujące. Chcemy poznać prawdę dotyczącą chociażby tego, ile pieniędzy do tej pory zostało wydane na realizowanie projektu. Chciałbym zapytać, postawić jasne pytanie. Ile pieniędzy do tej pory wydała Polska Żegluga Bałtycka, Morska Stocznia Remontowa Gryfia i Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej na realizację projektu „Batory", na stępkę, na projekty, które były zaczynane i do dzisiaj nie są skończone? Przecież to wszystko są pieniądze publiczne, przecież jest to majątek Skarbu Państwa. Jako parlamentarzyści dzisiaj oczekujemy podsumowania etapu, który okazał się etapem nieudanym. Pana ministra Gróbarczyka już nie ma, ale stępka po nim pozostanie. Oprócz stępki pozostanie wstyd rządu związany z tym, co w tym momencie można podsumować tylko jednym obrazem – rdzewiejącą stępką.

Poza tym przypomnę tylko, że w kontekście działań stoczniowych mieliśmy do czynienia z wieloma różnymi działaniami, które okazywały się kompletną katastrofą, niespełnionymi obietnicami. Przypomnę ustawę stoczniową. Miała to być ustawa, która będzie impulsem do budowania w Polsce statków, która sprawi, że polskie firmy będą budować statki. Ile podmiotów z tego skorzystało? Z tego, co wiemy – zero. W 2017 r. zapowiadany był projekt „Zielonej stoczni". Gdzie jest „Zielona stocznia"? „Zielona stocznia" miała być w Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia w Świnoujściu. Pan mini-

ster, jak też rząd zapowiadali wówczas wejście spółki Lotos, zapowiadali wielkie przedsięwzięcie. Jaki jest tego efekt? Efekt jest taki, że dzisiaj stoczniowcy z Gryfii dostali informację o tym, że szykują się grupowe zwolnienia dla 200 osób. Takie są fakty. Jeżeli to jest poważne traktowanie tych ludzi, to trzeba jasno powiedzieć, że jest to niepoważne podejście. To po drugie.

Uważam, że kontekst budowy, projekt „Batory" nie mogą być w oderwaniu od tego, co się dzieje w Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia, dlatego że to właśnie ta stocznia miała budować prom dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Chciałbym również usłyszeć wyjaśnienia przedstawicieli ministerstwa, czy w ogóle dalej rozważacie projekt, plan sprzedaży części świnoujskiej. Poczekam, aż państwo skończycie, żebym potem nie musiał powtarzać moich pytań. Chciałbym zapytać, czy po decyzji o zlikwidowaniu ministerstwa dalej jesteście państwo skłonni do tego, żeby sprzedawać część świnoujską Gryfii. Jak to się ma do obietnic, które składał pan prezes Gryfii, które składał tutaj pan minister, że wszyscy, podkreślam – wszyscy pracownicy stoczni w Świnoujściu dostaną propozycje pracy? Jedyne, co dostali, to pod koniec października informacje o grupowych zwolnieniach, które zaczną się w listopadzie. Jeżeli na 9 listopada dajecie państwo termin konsultacji, przedstawienia pracownikom informacji, co ich czeka, jeżeli mają dziesięć dni od wysłania pisma na pożegnanie się ze swoją pracą, to jest to skandal. Tak nie powinno się traktować ludzi, tym bardziej że jest to zakład, który od wielu lat funkcjonuje na mapie województwa zachodniopomorskiego. To, co wyprawia nowy prezes, jest kolejną oznaką katastrofy.

Podsumowując w tej części, chciałbym zapytać wprost, żeby już więcej nie pytać: na jakim etapie jest budowa promu, jak wygląda jego projekt? Dlatego że wiem, że tego nie ma. Powiem szczerze, że w żadne informacje o tym, że prom będzie budowany, że projekt jest w realizacji, po prostu nie uwierzę. Chciałbym tylko usłyszeć informację na temat tego, ile pieniędzy zostało wydanych przez Polską Żeglugę Bałtycką, Morską Stocznię Remontową Gryfia i Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej na realizację projektu „Batory". Ile wydano na realizację projektu promu, który był w trakcie? Nie wiemy, czy ktoś dalej płaci albo zapłacił. Bardzo proszę o przedstawienie szczegółowych informacji na temat kosztów poniesionych przez ostatnie trzy i pół roku w związku z programem „Batory". Na tym etapie dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję. Teraz bardzo proszę pana posła Dariusza Wieczorka. Później pan poseł Tadeusz Aziewicz.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, rozpocznę od dwóch spraw formalnych, od pytań formalnych. Po pierwsze, chciałbym uzyskać jednoznaczną odpowiedź, kto dzisiaj odpowiada za gospodarkę morską. Jak rozumiem, jest w Ministerstwie Infrastruktury. Chciałbym wiedzieć, który z ministrów jest za to odpowiedzialny, żebyśmy wiedzieli, z kim na przyszłość rozmawiać, jeżeli chodzi o te tematy.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

O ile przyszłość dla tych tematów nadejdzie.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Mam nadzieję, że nadejdzie. Jestem człowiekiem głębokiej wiary. Generalnie wierzę także w to, że uratujemy przemysł stoczniowy. Myślę, że wiceprzewodniczący i koledzy także w to wierzą, dlatego że inaczej nie zasiadalibyśmy w tej Komisji.

Druga rzecz ze spraw formalnych. Myślę, że z naszej Komisji powinien wybrzmieć jeden przekaz, co do którego wszyscy jesteśmy zgodni, a mianowicie – też to sobie zapisałem – że budowa promów jest niezbędna, że promy są potrzebne dla rozwoju przemysłu. Generalnie bardzo się cieszę, że w tym zakresie się zgadzamy, dlatego że niestety mam wrażenie, iż co do pozostałych tematów mamy bardzo poważne rozbieżności.

Pierwsza rzecz to następująca kwestia. Nie chcę się powtarzać, dlatego że kolega Arek Marchewka już o tym mówił, mówił o kosztach. Zwracam jednak uwagę na kilka rzeczy. Po pierwsze, „Zielona stocznia". Podobno jest już jakaś spółka, która została zarejestro-

wana w 2019 r. W związku z tym proszę o informację, jak ten projekt jest realizowany w kontekście – w mojej ocenie kompletnie bezsensownej – decyzji o sprzedaży terenów w Świnoujściu, terenów oddziału świnoujskiego. Nikt, kto poważnie myśli o biznesie, nie sprzedaje tego typu majątku, jeżeli na ten moment nie jest to do niczego potrzebne. W związku z tym gdzie ma się rozwijać „Zielona stocznia"? Jeżeli sprzedamy Świnoujście, gdzie ma być „Zielona stocznia"? W tym momencie proszę o informację, jakie koszty poniesiono, żeby spółkę tę w ogóle uruchomić, jakie ma kapitały, kto jest właścicielem, jak to wszystko wygląda.

Druga rzecz. Kiedy mówimy o kosztach całego programu, pojawia się tam Narodowe Centrum Badań i Rozwoju, pojawiają się środki Narodowego Centrum Badań i Rozwoju. OK. Chciałbym tylko wszystkim państwu przypomnieć, że w Szczecinie mieliśmy budować statki autonomiczne. Miał to być projekt Akademii Morskiej w Szczecinie. Nie wiem, kto, powiem brutalnie – spieprzył to, ale w mojej ocenie jest to skandal, że do tego nie doszło. Grant był już przyznany. Przez kompletnie bezzasadną decyzję nie wiem kogo – w tej chwili pytam, kto wydał taką decyzję – projektu nie zrealizowano. Mówimy o nowych technologiach, o rozwoju w tym obszarze, a mając przyznany grant, mając, mówiąc krótko, wszystkie papiery na stole, w pewnym momencie ktoś się z tego wycofuje. Nie wiem, jak się to stało, ale mam prośbę o to, żeby to wyjaśnić. Oczywiście żądanie.

Kolejna kwestia to kwestia offshore'u. Dużo tutaj państwo piszecie o kwestii związanej z offshore'em. Rozumiem, że dla panów, dla państwa jest to swego rodzaju nowy temat. Sygnalizuję, że w Szczecinie jest fabryka, która jest w stanie upadłości, która została doprowadzona do stanu upadłości. Teraz jest pytanie, co dalej z tym fantem robimy. Czy ministerstwo ma jakieś plany, jeżeli chodzi o tenże majątek? Przypomnę, że jest to majątek, na który w sumie wydano 500 000 tys. zł, z udziałem środków Skarbu Państwa, z udziałem środków samorządu, z udziałem środków Unii Europejskiej. Dzisiaj – byliśmy tam miesiąc temu, patrzyliśmy, jak to wygląda – wszystko jest zamknięte na klucz, w związku z czym wszystko niszczeje. Aż się prosi, żeby coś z tym zrobić. Przypomnę, że jest to w bliskim sąsiedztwie Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia, co do której, jak wspominałem, mam pytanie dotyczące planu. Czy jako nowi nadzorcy przyjrzeliście się decyzjom, które w tej chwili się dzieją, a mianowicie decyzjom o sprzedaży majątku Gryfii? W mojej ocenie do czasu być może analizy przez państwa należałoby wstrzymać owe decyzje, nie mówiąc już o kwestiach związanych z pracownikami, o czym wspominaliśmy, czyli o zbiorowych zwolnieniach, które są tam planowane.

Kolejna kwestia dotyczy Polskiej Żeglugi Bałtyckiej i Polskiej Żeglugi Morskiej. Po pierwsze, chodzi o Polską Żeglugę Bałtycką. Myślę, że pan prezes odpowie na to pytanie. Trzeba uczciwie powiedzieć, czy wy rzeczywiście jesteście w stanie uczestniczyć w projekcie. Czy biorąc pod uwagę wyniki finansowe, w ogóle jest realna szansa, żeby zafunkcjonować w projekcie budowy promów? Myślę, że zmiana, z którą teraz mamy do czynienia, to okazja na jakieś tam nowe otwarcie, żeby sobie uczciwie powiedzieć, na co nas stać, co możemy zrobić. Jak by nie patrzeć, analizując wyniki, sama Polska Żegluga Bałtycka ma duże straty, grupa kapitałowa wychodzi kilka milionów do przodu, ale na dzisiaj grupa kapitałowa ma 569 000 tys. zł zobowiązań. W związku z tym poproszę pana prezesa o to, żeby powiedział, czego dotyczą owe zobowiązania. Pewnie są to i jakieś kredyty, i różne inne zobowiązania w stosunku do partnerów. Jest to bardzo duża kwota. Jest zatem pytanie, co dalej planujecie, jeżeli chodzi o kwestię budowy promów. W mojej ocenie jest tutaj bardzo poważny problem finansowy.

W odniesieniu do Polskiej Żeglugi Morskiej jest podobne pytanie. Po wszystkich manewrach właścicielskich sytuacja wydaje się w miarę stabilna, aczkolwiek pojawiają się zobowiązania na poziomie bodajże 1 400 000 tys. zł. W związku z tym moje pytanie jest takie: czy jeżeli chodzi o strategię dla Polskiej Żeglugi Morskiej, planujecie sprzedaż majątku? W trójkę jesteśmy ze Szczecina, z tego województwa. Tajemnicą poliszynela jest, że był plan sprzedaży i hoteli, i być może spółek. W związku z tym pytam o to, żebyśmy wyjaśnili sobie tę sprawę.

Wreszcie kwestia, która w kontekście rozwoju przemysłu stoczniowego zawsze wzbudzała duże emocje. Jest to kwestia remontu statków Polskiej Żeglugi Morskiej. Były

duże zastrzeżenia co do tego, gdzie są one remontowane. Jeżeli gdzieś remontujecie, czy to na Ukrainie, czy to w innych miejscach, to jest pytanie dlaczego. Jest też pytanie, czy w tym zakresie współpracujecie i jak się wam współpracuje z Morską Stocznią Remontową Gryfia. Aż się prosi, żeby przynajmniej był taki plan, żeby po prostu stworzyć z tego jedną grupę, która wspiera się wzajemnie na zasadach rynkowych. To tyle na ten moment z mojej strony. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Bardzo dziękuję panu posłowi. Bardzo proszę pana posła Tadeusza Aziewicza. Później pan poseł Artur Łącki.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, spotykamy się dzisiaj po to, żeby rozmawiać na temat planów rozwoju przemysłu stoczniowego, ale wydaje mi się, że nie da się rozmawiać na temat planów rozwoju, kiedy nie dokona się dobrej diagnozy, kiedy do końca nie oceni się stanu, w jakim się obecnie znajdujemy. W momencie kiedy dowiedziałem się, że pan minister Gróbarczyk zakończył karierę, przynajmniej w takiej formule, w jakiej współpracowaliśmy dotychczas, ucieszyłem się, ponieważ – szczególnie po ostatnim posiedzeniu na temat portów – zacząłem mieć nadzieję, że przed posiedzeniami będziemy otrzymywali materiały, na których da się poważnie pracować. Ze smutkiem stwierdzam, że materiał, który otrzymaliśmy od pana ministra, nie zawiera w sobie elementarnych informacji. Dlatego zwracam się z pytaniem, z prośbą o konkretne informacje o wynikach wszystkich stoczni za 2019 r. Jest to absolutnie kluczowa informacja, żeby uchwycić miejsce, w którym jesteśmy, rozmawiając o przyszłości. Po to, żeby być konkretnym, bardzo zależy mi na wynikach Stoczni Wojennej, Stoczni Remontowej Nauta i wszystkich spółek, które powstały w wyniku najpierw prywatyzacji, a potem nacjonalizacji Stoczni Gdańskiej. Przeczuwam, że koledzy z Pomorza Zachodniego będą chcieli precyzyjnych informacji również o zlokalizowanych tam stoczniach.

Kiedy słuchałem przedstawiciela rządu, miałem wrażenie, że nasze stocznie świetnie sobie radziły i nagle pojawił się COVID. Otóż nie. Uważam, że odbudowa przemysłu stoczniowego zakończyła się totalnym fiaskiem. Kiedy pokażecie państwo wyniki, będzie to wyraźnie widać. Wydaje mi się, że powinno to być powodem do refleksji. Mieliśmy pięć lat opowiadania o odbudowie, a w istocie stocznie mają gorszy wynik niż wtedy, kiedy Prawo i Sprawiedliwość dochodziło do władzy, a dochodziło do władzy, mówiąc o stoczniach w ruinie. Ja na waszym miejscu zastanowiłbym się nad sobą, zastanowiłbym się, co zrobiłem źle, co spowodowało, że jesteśmy w takim miejscu, w jakim jesteśmy. Nie chcę się nad wami pastwić, nie chcę przypominać szczegółów, natomiast problem jest. Jest to problem nie tylko wasz, ale także ludzi, którzy pracują w stoczniach, ludzi, którzy po was będą to wszystko odbudowywać.

Na pewno jednym z powodów fiaska była fatalna polityka kadrowa, jaką prowadziliście. Stocznie stały się łupem dla różnych osób o nieznanym nikomu dorobku. Mam bardzo konkretne pytanie. Pewnie potwierdzicie państwo, że Stocznia Wojenna pomimo tego, że kiedyś pani premier Szydło opowiadała, że ją uratowała, znajduje się w bardzo kiepskiej formie, przegrywa w przetargach, ma bardzo kiepskie wyniki. Dowiedziałem się, że w czerwcu minionego roku w radzie nadzorczej stoczni znalazł się pan Marek Dudziński, dwudziestoośmioletni ceremoniarz z gdyńskiego kościoła na Karwinach. Przejrzałem CV pana Dudzińskiego. Szczyt jego kariery to specjalista do spraw wizerunku w jednym z państwowych koncernów, powszechnie wiadomo, że skolonizowanych przez Prawo i Sprawiedliwość.

Zadaję pytanie, czy na wybrzeżu, a może w Polsce naprawdę nie ma ludzi o większym dorobku, którzy rzeczywiście firmie, która znajduje się w tak trudnym stanie, będą mogli realnie pomóc, którzy dźwigną odpowiedzialność, która wynika z przeprowadzenia spółki przez tak trudny czas. Ktoś tę decyzję podjął. Jestem bardzo ciekawy. Proszę o udzielenie odpowiedzi na piśmie, ponieważ z różnych doświadczeń wiem, że potem państwo unikacie odpowiedzi, mówicie, że nie wiecie, że to spółka itd. Zwracam się do rządu, który kontroluje właściwie wszystkie spółki zależne od Skarbu Państwa.

Chciałbym także zapytać, ponieważ to też wiąże się z problemami kadrowymi, ile spółkę Nauta kosztowało niefortunne wydarzenie w postaci przewrócenia się doku razem ze statkiem. W Gdyni mówi się o tym, że było to około 8000 tys. zł. Chciałbym uzyskać potwierdzenie lub zaprzeczenie, czy rzeczywiście tak jest. Chciałbym także zadać pytanie, czy były wyciągnięte jakieś konsekwencje w stosunku do członków organu tegoż podmiotu, dlatego że jednak ktoś powołuje określone zarządy, ktoś nadzoruje ich aktywność. Czy rozeszło się to po kościach, że po prostu tak się stało i koniec?

Jeżeli chodzi o Nautę, chciałbym także zapytać o kluczową dla restrukturyzacji Nauty sprzedaż spółki Synergia. Na jakim etapie jest sprzedaż Synergii? W jaką stronę będzie to zmierzało? Może tyle na początek. Ciąg dalszy nastąpi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Bardzo dziękuję. Pan poseł Łącki.

Poseł Artur Łącki (KO):

Panie przewodniczący, szanowni goście, panie dyrektorze, z przykrością można się tylko dołączyć do słów pana posła Aziewicza, który mówił, że w tamtych czasach, w czasach pana ministra Gróbarczyka, dokumenty, które dostawaliśmy do wglądu, były zrobione źle, były zrobione niekompetentnie, nie przedstawiały żadnych ważnych informacji. To, co dostaliśmy teraz, jest dokładnie z tej samej bajki. Przeczytam może tylko jedno zdanie, ale wszystko jest tak zrobione: „Na świecie niemal wszystkie statki wycieczkowe zostały wycofane z żeglugi i oczekują na kontrakty w portach”. Chciałbym się dowiedzieć, co nas obchodzą statki wycieczkowe. Ile statków wycieczkowych wyprodukowały polskie stocznie? Czy kiedykolwiek wyprodukowały? Nie. Może więc zaczniemy wreszcie rozmawiać o tym, co mamy u siebie i co możemy zrobić.

Mam pytanie, na które chciałbym odpowiedź na piśmie. Wracam do fabryki ST3 Offshore, jednej z najnowocześniejszych fabryk, która została zbudowana na terenie portu Szczecin, do budowy farm wiatrowych, przynajmniej do budowy fundamentów do farm wiatrowych. Co z tą fabryką? Czy będzie to stało, aż zardzewieje i wszystko trzeba będzie złomować? Jeżeli panowie nie wiedzą, chciałbym państwu powiedzieć, że została tam wybudowana jedna z największych, o ile nie największa suwnica w Europie. Jest wybudowana największa suwnica w Europie. Od dwóch czy od trzech lat rozmawiamy na ten temat. Zwolniliście ludzi, fachowców z pierwszej linii. Nie ma kto tam pracować. Cały majątek, majątek warty kilkaset milionów złotych, stoi i niszczeje. Co z tą fabryką? Opowiadacie o programie „Batory”, który od pięciu, sześciu lat próbujecie zrobić, ale nic nie robicie, a tam stoi majątek, który jest niewykorzystywany. Chciałbym wreszcie odpowiedzi dla mieszkańców Pomorza Zachodniego, mieszkańców Szczecina. Proszę odpowiedzieć, co dalej z fabryką ST3 Offshore. Co planujecie?

Jedziemy troszeczkę dalej. Szczecińska Gryfia. Ponoć wydajecie, macie wydać 350 000 tys. zł, macie wydać do 400 000 tys. zł na budowę największego suchego doku z całą infrastrukturą. Mam pytanie, na które poproszę o odpowiedź na piśmie: na jakim etapie to jest? Czy są na to pieniądze? Tajemnicą poliszynela jest to, że nie ma pieniędzy na tę inwestycję, że jest to jakaś następna hucpa, o której opowiadacie, o której wszyscy opowiadają. Za trzy lata znowu będziecie mówić, że budujemy, budujemy, budujemy. I nic nie wybudujemy. Konkretne pytanie: co z budową suchego doku w szczecińskiej Gryfii, w części szczecińskiej? Czy dok jest budowany, czy będzie budowany? Czy w ogóle są na to pieniądze?

Teraz przechodzimy do „Zielonej stoczni”. Mówicie o „Zielonej stoczni”. Musimy to robić. Mamy Odrę świnoujską, która jest idealnie stworzona do tego, żeby wejść w ów biznes od ręki. Jest to stocznia, która jest położona na otwartym morzu, nie trzeba do niej kopać, pogłębiać żadnych torów wodnych, może przyjmować wszystkie największe statki, które wpływają na Bałtyk, rozbierać je tam i recyklingować. A wy co robicie? Sprzedajecie tę część. Właściwie nie sprzedajecie, rozwalacie tę część, dlatego że ziemia pójdzie gdzie indziej, maszyny pójdą gdzie indziej, a ludzie pójdą na bruk. W dniu 28 października dostali wypowiedzenia. Jak się ma „Zielona stocznia”? Nie wiem, zarządzacie stoczniami przez rozwalanie wszystkiego, przez upadek. Pytanie, co ze stocznią świnoujską, z Odrą, z częścią świnoujską, chociażby w kontekście propozycji marszałka

województwa zachodniopomorskiego i prezydenta miasta Świnoujścia, pana prezydenta Żmurkiewicza, którzy 21 września tego roku podpisali list intencyjny, żeby w likwidowanym oddziale Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia utworzyć morski park przemysłowy. Jest to poważna oferta, złożona przez poważnych samorządowców, przez poważne miasto i poważne województwo. Czy ministerstwo o ogóle odniesie się do tego?

Są to moje trzy pytania, na które chciałbym uzyskać odpowiedź na piśmie. I nie na takiej zasadzie, że za trzy miesiące. Za trzy miesiące to już pewnie nie będzie Gryfii. Suwnicę trzeba będzie zacząć rozbierać, dlatego że sama się zawali, nie mówiąc już o doku, którego nigdy nie będzie. Proszę jak najszybciej. Na odpowiedzi te czekają mieszkańcy Szczecina i województwa zachodniopomorskiego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

O głos prosi jeszcze pan prezydent Świnoujścia pan Janusz Żmurkiewicz. Bardzo proszę, panie prezydencie.

Prezydent miasta Świnoujście Janusz Żmurkiewicz:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, pozwolę sobie powiedzieć o znacznie mniejszym problemie niż problemy, o których przed chwilą państwo dyskutowaliście. Interesuje mnie zakład produkcyjny Morska Stocznia Remontowa Gryfia w Świnoujściu. Przypomnę, że kiedy łączono stocznie – było to bodajże w 2013 r. – mówiono, że połączenie dwóch małych stoczni spowoduje, że w Świnoujściu i Szczecinie będziemy mieli wielki zakład, który będzie remontował statki. Minęło siedem lat. Życie pokazało, że wielki projekt nie do końca był dobry, a dla Świnoujścia wręcz zły.

Dzisiaj jesteśmy na takim oto etapie, że dyrekcja Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia, która ma siedzibę w Gryfii w Szczecinie, podjęła decyzję, żeby ratując Gryfię, zlikwidować stocznię w Świnoujściu, oddział w Świnoujściu. Kiedy uczestniczyłem w spotkaniu panem wojewodą z udziałem pana ministra Gróbarczyka, przez moment myślałem, że likwidacja w zasadzie idzie w dobrym kierunku, czyli w kierunku prywatyzacji. Ustalenie było takie, że Gryfia wystawi na przetarg zorganizowaną część przedsiębiorstwa, czyli Morską Stocznię Remontową z gruntami, z wyposażeniem, z dokami, że wystawi przedsiębiorstwo i jeszcze dwustu pracowników. Z tego, co słyszałem, było zainteresowanie ze strony prywatnych podmiotów, i nie tylko, żeby to kupić i prowadzić tam działalność stoczniową. Wydawało mi się, że jest to kierunek, który wszyscy powinniśmy popierać, dlatego że utrzymujemy zakład pracy, nieważne, czy będzie to spółka Skarbu Państwa, czy będzie to prywatny podmiot. Ważne, żeby ludzie mieli pracę, a podmiot żeby remontował statki. To, że lokalizacja Świnoujścia jest najlepsza ze wszystkich na zachodnim wybrzeżu, jest to rzecz oczywista.

Po spotkaniu wyszedłem bardzo zadowolony, dlatego że było to zgodne z moim tokiem rozumowania. Na wszelki wypadek, o czym wspomniał pan poseł, złożyliśmy z panem marszałkiem województwa zachodniopomorskiego propozycję, żeby wzorując się na tym, co stało się z uzdrowiskami w Świnoujściu i w Kołobrzegu, skomunalizować podmiot pod nazwą Morska Stocznia Remontowa w Świnoujściu jako część dużego przedsiębiorstwa, skomunalizować, przekazać dla samorządu. Tak się stało z uzdrowiskami, które dzisiaj mają się zupełnie dobrze, funkcjonują, przynosząc dochody i świadcząc usługi. Taka propozycja została złożona, niemniej prywatyzacja to również dobre rozwiązanie. Tak załoga, jak i ja jako szef samorządu świnoujskiego dzisiaj uważamy, że jest to dobry kierunek.

Niestety ustalenie, które zostało tam podjęte, zostało wypaczone przez zarząd Gryfii. Rzeczywiście ukazało się ogłoszenie o sprzedaży, o przetargu, o otwartym przetargu na sprzedaż gruntu wraz z tym, co na gruncie się znajduje. Jednocześnie dla oferentów dodano informację, że na terenie, który kupią, nie może być prowadzona działalność stoczniowa. Kupuję stocznię, ale nie mogę remontować statków. Dla mnie jest to zupełnie niezrozumiałe. Taki przetarg na pewno eliminuje tych, którzy chcieliby w stoczni dalej remontować statki.

Dochodzę do wniosku, że z rozmów, które prowadziłem, wynika jedno, a mianowicie zlikwidujmy stocznię w Świnoujściu, to nasza stocznia w Szczecinie będzie miała więcej kontrahentów, będzie dobrze żyła, dlatego że nie będzie konkurencji. To nie jest dobra

droga. Apeluję, proszę państwa posłów o spróbowanie, o powstrzymanie działań, które dzisiaj są prowadzone. Jest jeszcze na to czas. Przetarg jest ogłoszony z terminem końca miesiąca tego roku. Gdybyście państwo posłowie podjęli decyzję i przekonali właściciela, czyli ministerstwo, do tego, żeby wstrzymać przetarg, zły przetarg, dlatego że sprzedaż gruntu pod inną działalność niż działalność stoczniowa nie ma sensu. Jest to lokalizacja pod stocznię. W planach zagospodarowania jest tam zapisana działalność stoczniowa. Tam nie będzie można zbudować domów ani prowadzić jakiejkolwiek innej działalności. Tam ma być stocznia. Proszę, żeby wstrzymać przetarg, porozmawiać z załogą, porozmawiać z samorządem, zastanowić się. Może znajdziemy rozwiązanie, które będzie zgodne z tym, czego oczekuje załoga, ale czego również oczekuje właściciel, ale czego również oczekuje samorząd. O to pana przewodniczącego i państwa posłów uprzejmie proszę.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję, panie prezydencie. O głos proszę pana Bartłomieja Szmyta, przewodniczącego NSZZ „Solidarność" przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA w Świnoujściu. Bardzo proszę.

Przewodniczący NSZZ „Solidarność" przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Bartłomiej Szmyt:

Dzień dobry. Dziękuję za głos. Ciężko mi zabrać głos w tej chwili, ponieważ wszyscy przedmówcy, którzy występowali przede mną, mówili w prostych słowach, mówili dosadnie o tym, co się dzieje z naszą stocznią, co się dzieje z Gryfią w Świnoujściu i w ogóle co się dzieje z przemysłem stoczniowym w całej Polsce, nie tylko w województwie zachodniopomorskim. Pan dyrektor Maciej wcześniej bardzo dokładnie ujął, że na całym świecie zwiększają się remonty statków, nie budowa nowych statków, tylko remonty. Sytuacja ze sprzedażą terenów, nie stoczni, tylko terenów w Świnoujściu jest dla mnie niezrozumiała, nie wiem, dlaczego jest to robione. Czy ma to być na zasadzie, że są tak duże długi i za wszelką cenę chce się ratować oddział Gryfii w Szczecinie, czy gdzieś z boku stoi jakaś trzecia rzecz, o której nikt nie mówi, a my o tej rzeczy nie wiemy? Może ktoś czeka na te tereny. Tutaj jest dla nas bardzo duży znak zapytania.

Od 2015 r. naszą stocznię ciągle się mami różnymi obiecankami, że się ją odbudowuje, że będziemy brali udział w budowie promu ro-pax. Później po to, żeby nas uspokoić, firma Lotos, spółka Skarbu Państwa Lotos miała u nas budować jakieś rafinerie, konstrukcje pod swoje rafinerie na morzach. Następnie w Szczecinie miała być rozwijana „Zielona stocznia". Później miała być rozwijana w Świnoujściu. W 2017 r. ówczesny pan prezes Marsa Konrad Konefał chciał przeważyć inwestycję, żeby „Zielona stocznia" była u nas. Jak państwo wspominali we wcześniejszych rozmowach, do żadnego z tych zleceń nie doszło. Doszło tylko do jednej rzeczy – został powołany zarząd stoczni. Pan prezes Krzysztof Zaremba, jak też pan dyrektor naczelny, który, można powiedzieć, de facto kieruje stocznią, pan Artur Trzeciakowski wpadli na świetny pomysł sprzedaży Świnoujścia, sprzedaży terenów w Świnoujściu. Za uzyskane pieniądze chcą częściowo pospłacać długi, żeby przeżył Szczecin.

Ci panowie nie zostali powołani do tego, żeby przeprowadzić restrukturyzację zakładu, o której to restrukturyzacji już od wielu lat jest mowa. Jako związki daliśmy kilka różnych planów, kilka różnych opcji restrukturyzacji, sami tego chcieliśmy, wiemy, w których miejscach co trzeba zrobić, żeby się zrestrukturyzować po to, żeby być konkurencyjnym na całym morzu, w basenie Bałtyku i na całym świecie, ale nikt nas nie słucha, nikt nie chce z nami rozmawiać. Doszliśmy nawet do tego, że do ministerstwa wysłaliśmy informację, że jeżeli już ma dojść do jakiejkolwiek sprzedaży, to chcielibyśmy założyć spółkę pracowniczą. Mamy też wielu polskich kontrahentów, którzy z chęcią kupiliby stocznię, nie same tereny, jak wspominał tutaj pan prezydent, ale z możliwością prowadzenia działalności stoczniowej. Jeżeli już chcecie nas sprzedać, to dajcie nam szansę.

W erze COVID-u jest problem, w Świnoujściu zamknięto granicę, ludzie potracili pracę w Niemczech, ludzie w domach wczasowych i w różnych hotelach też potracili pracę. Mojej rodziny również to dotknęło, też ludzie stracili pracę. Ja za dwa miesiące, za półtora miesiąca także stracę pracę. W erze COVID-u, kiedy w Świnoujściu nie

ma pracy, zostajemy bez żadnych możliwości. Dzieci uczą się na studiach, potrzebuję wysyłać im pieniądze, a sam zostanę na pół roku z kuroniówką? Co pójdę robić? Za pół roku, jak daj Boże, żeby wirus się skończył, pójdę do hotelu sprzątać kible, za przeproszeniem? Jestem typowym stoczniowcem. Po to się uczyłem, po to się poświęciłem, tak jak reszta moich kolegów i koleżanek, żeby była stocznia. Pozwólcie na to.

Słowa te kieruję także do pani Marii Skubniewskiej, szefa Departamentu Nadzoru Właścicielskiego, która nadzoruje całą sprzedaż. To właśnie pani Maria nadzoruję tę sytuację, nadzoruje także pana prezesa Zarembę, jak i pana dyrektora Trzeciakowskiego. Wielokrotnie prosiliśmy panią Marię, wysyłaliśmy dokumenty, stosy dokumentów, w których było pokazane, jak zrestrukturyzować stocznię, jak zrobić, żeby stocznia w dwóch lokalizacjach zarabiała pieniądze. Ktoś się uparł, nie wiem dlaczego. Mam nadzieję, że ktoś nie stoi za rogiem i nie czeka na tereny. Ktoś się uparł, żeby zniszczyć naszą stocznię, kiedy całe życie do 2014 r., przez czterdzieści lat, zarabialiśmy na siebie, rozwijaliśmy się. Połknął nas zakład w Szczecinie, zabrał nasze wszystkie pieniądze, przejadł, sprzedał tereny, a teraz nie ma już za co się wyżywić, to sprzedaje oddziały w Świnoujściu, dodatkowo łamiąc zasady, łamiąc porozumienia. Wielokrotnie prosiliśmy właściciela, żeby zmienić zarząd, wstawić fachowców, konkretnych fachowców, którzy znają się na przemyśle stoczniowym. Nie. Mamy panów podstawionych po to, żeby zniszczyć zakład, sprzedać stocznię, sprzedać tożsamość świnoujską. Ludzie się utożsamiają. Jedną Odrę kiedyś zniszczono. Teraz niszczą w Świnoujściu wielki zakład, zamiast go rozbudować.

Jest mi przykro. Już mi się chce płakać z tego wszystkiego, dlatego że nie wiem, co zrobić. Za co kupię chleb za trzy miesiące? Szczecin się obłowi, a ja będę z dziećmi chodził głodny, dlatego że nie będzie pracy? Jak można w dobie pandemii, w dobie wirusa, kiedy się to rozwija, niszczyć taki zakład, a ludzi wyrzucać na bruk? Dziękuję. Po prostu łzy mi napływają do oczu. Jest to coś strasznego, co teraz się dzieje z naszą stocznią i z naszym krajem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję, panie przewodniczący. O głos prosi jeszcze pan Rafał Zahorski, pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej. Bardzo proszę, pan pełnomocnik marszałka.

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Rafał Zahorski:

Panie przewodniczący, panowie posłowie, szanowni państwo, chciałbym powiedzieć jedną rzecz. Trochę zasmuciło mnie wystąpienie pana Macieja Styczyńskiego, którego bardzo lubię i szanuję. Fakt jest jeden, że do tej pory nie została przedstawiona żadna realna strategia dla całej branży stoczniowej. Fakt wystawienia na sprzedaż Świnoujścia, najlepszej lokalizacji dla branży remontowej w województwie zachodniopomorskim, jest dla mnie dziwny. Poza tym chciałbym powiedzieć, że gdyby rzeczywiście chodziło o uzyskanie środków finansowych po to, żeby ratować Szczecin, to dużo lepiej pod względem finansowym byłoby sprzedać całą działającą stocznię, ponieważ w tym momencie byłaby wyższa cena. Zresztą cena, za którą został wystawiony sam teren, cena 58 100 tys. zł, jest ceną dwa razy taką, ile wynosi wycena rynkowa. A więc tak naprawdę nikt nie wie, o co chodzi w tej całej sprzedaży.

Ponadto chciałbym powiedzieć jedną rzecz. Od kilku lat obserwuję kompletny brak nadzoru właścicielskiego nad spółkami Skarbu Państwa, które były w rękach, w zarządzaniu Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Pamiętamy czasy, kiedy nie było żadnego nadzoru nad Polską Żeglugą Morską. Pamiętamy czasy, kiedy nie było nadzoru nad Morską Stocznią Remontową Gryfia. Dlaczego do zarządu stoczni jest powoływany pan Krzysztof Zaremba, który nigdy w życiu nie pracował na żadnym kierowniczym stanowisku? Po co tacy ludzie w ogóle trafiają do branży morskiej? Mówimy o stoczni, w tym momencie mówimy o Gryfii, która wymaga zarządu na naprawdę bardzo wysokim poziomie.

Słyszymy wciąż o budowie, słyszymy o programie „Batory". Powiem tak. Od samego początku jest wiadomo, że w Polsce nie budujemy żadnego promu i przez najbliższe lata

nie będziemy budować. Nie byliśmy nawet w stanie zakupić dokumentacji technicznej u duńskiej firmy, o czym było mówione już dwa lata temu.

Kolejna sprawa, która budzi mój niepokój, to to, proszę państwa, że mieliśmy oddzielić interesy armatorów promowych od interesów branży stoczniowej. W interesie armatorów – mam nadzieję, że pan dyrektor Redmerski poprze mnie – jest to, żeby nasi armatorzy jak najszybciej mieli dostęp do nowych jednostek. Nowych jednostek nie wybudujemy w Polsce. Możemy je wybudować tylko w Chinach. Natomiast jeżeli mamy coś robić w Polsce, zacznijmy od rzeczy małych bądź średnich, nie zaczynajmy od promu, który ma ponad dwieście metrów długości.

Następna sprawa. Od samego początku wiadomo, że dok nr 8, który częściowo ma być budowany rzekomo z pieniędzy, które zostaną uzyskane za sprzedaż Świnoujścia, jest absolutnie nierealnym pomysłem, jest nierealnym projektem. Nikt nigdy nie będzie go realizował.

Ostatnia rzecz. Wyniki Gryfii za 2019 r. są bardzo słabe. Wiemy, że za ten rok będą jeszcze gorsze. W związku z tym po to, żeby mówić o przyszłości, tak naprawdę musimy zrobić pełną diagnozę sytuacji we wszystkich przedsiębiorstwach. Tak naprawdę musimy zacząć coś robić. Nie ma już czasu na czekanie. Jakiekolwiek dziwne pomysły w rodzaju sprzedaży majątku czy likwidowania, zamykania, przenoszenia doku z miejsca na miejsca naprawdę są nieracjonalne.

Ostatnia rzecz, jaką powiem. Dobrze wiemy, że w Świnoujściu jest baza promowa. Baza promowa wymaga dostępu do doku takiej wielkości, żeby faktycznie można było robić remont promów. W trakcie wszystko może się zdarzyć. Zdarzają się kolizje, pożary, uszkodzenia sztauerskie. Przy bazie promowej musi być możliwość wejścia statkiem, promem na dok. Dlatego przecież już w latach 80. był projekt postawienia ponaddwustumetrowego doku w Świnoujściu, który za komuny partia zablokowała po to, żeby w prowincjonalnym Świnoujściu nie było większego doku niż jest w Szczecinie. Pamiętamy także, że były plany przenoszenia doku nr 5 ze Szczecina do Świnoujścia. Jest bardzo dużo pomysłów, jest bardzo dużo planów, ale tak naprawdę w końcu trzeba zacząć coś realizować, nie ciągle mówić o wirtualnych stoczniach.

Ostatni głos, jeżeli chodzi o „Zieloną stocznię”. Dobrze wiemy, że po to, żeby „Zielona stocznia” w ogóle mogła być rozwijana w Szczecinie czy w Świnoujściu, teren przyszłej „Zielonej stoczni”, teren złomowania statków trzeba włączyć do wolnego obszaru celnego, dlatego że większość statków, które są złomowane, jest obcych bander, a nasze unijne przepisy celne nie pozwalają na importowanie jednostek, które idą na złom, ale tylko jednostek w pełni żeglownych. W związku z tym po to, żeby w ogóle myśleć o jakimkolwiek złomowaniu, najpierw trzeba włączyć, proszę państwa, tereny stoczniowe do dowolnego obszaru celnego.

Ostatnie zdanie. Przypominam państwu, że w województwie zachodniopomorskim stocznie remontowe czy jakiekolwiek inne stocznie albo przedsiębiorstwa branży stoczniowej płacą podatek od dzierżaw wieczystych na poziomie 3% w porównaniu do Trójmiasta, gdzie wynosi on 0,3%, dlatego że tam są one włączone w granice portów morskich. Mamy tu jawną dysproporcję. Dysproporcja ta jest bardzo duża.

Ostatnie zdanie. Czekanie na budowanie farm wiatrowych na Bałtyku, proszę państwa, potrwa długie lata. Przypomnę państwu, że od momentu podjęcia decyzji inwestycyjnej do momentu oddania mocy w warunkach polskich upływa okres trzynastu lat, w Unii Europejskiej jest to sześć lat. Jeżeli nawet dzisiaj zdecydujemy o zbudowaniu farm wiatrowych, jakiekolwiek benefity dla stoczni, branży offshore'owej, jakichkolwiek innych jednostek czy branży morskiej będą dopiero za kilka lat. W tej chwili problem mamy tu i teraz. Teraz i tu powinniśmy zacząć działać, a nie rozmawiać o wirtualnych promach, „Zielonej stoczni" czy innych pomysłach, łącznie z dokiem, które absolutnie są nierealne. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo panu pełnomocnikowi. Bardzo proszę przewodniczącą Międzyzakładowego Związku Zawodowego Pracowników Stoczni w zakładzie w Świnoujściu panią Anetę Stawicką.

Przewodnicząca Międzyzakładowego Związku Zawodowego Pracowników Stoczni przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Aneta Stawicka:

Dzień dobry, witam wszystkich bardzo serdecznie. Swoje pytania kieruję przede wszystkim do pana Macieja i do pani Marii, którzy pracują w Departamencie Nadzoru Właścicielskiego i zawiadują naszymi stoczniami. Mówił pan, panie Maćku, bardzo dużo. Mówił pan o budowie promu, o „Zielonej stoczni", o budowie doku. Bardzo pana proszę, żebyśmy rozmawiali o rzeczach realnych. Realna rzecz, nad jaką w tej chwili niestety wisi widno spełnienia, to zwolnienie, grupowe zwolnienie dwustu pracowników Morskiej Stoczni Remontowej.

Mówił pan, że teraz jest bardzo dobry czas na to, żeby uratować przemysł stoczniowy, że macie programy pozwalające na uratowanie przemysłu stoczniowego. Proszę mi powiedzieć, czy ratowanie przemysłu stoczniowego ma polegać na kanibalizmie ze strony jednej firmy, która będzie wchłaniała drugą firmę. Już raz połączyliście nas ze Szczecinem. Może nie wy, ale połączyli nas wasi poprzednicy. Zostaliśmy połączeni ze Szczecinem. Nie wyszło nam to na dobre. W tej chwili wszystkie swoje urządzenia mamy przekazać do Szczecina. Jak wiemy, infrastruktura Szczecina jest w fatalnym stanie. Jeżeli mówicie o modernizacji Gryfii w Szczecinie, to na czym owa modernizacja ma polegać? Tak jak powiedziałam, na kanibalizmie? Trzeba się zastanowić, co trzeba zrobić.

Przede wszystkim ubolewamy nad tym, że niestety na posiedzeniu Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej nie ma naszego nowego właściciela. Chcielibyśmy zaapelować do niego o to, żeby wycofał się, wstrzymał sprzedaż terenów Świnoujścia, żeby przede wszystkim wycofał się ze zwolnienia dwustu pracowników, ze zwolnienia grupowego. Tak jak pan powiedział, w dobie COVID-u jest bardzo ciężka sytuacja.

Przypomnę kilka wypowiedzi pana Krzysztofa Zaremby, między innymi ostatnią. W Radiu Szczecin powiedział, że COVID tak naprawdę Gryfii nie dotknął, jest praca, praca w stoczni wre. W 2019 r., czyli nie tak dawno, mówił także, że Gryfia się rozwija, Gryfia generuje zyski, mówienie o śmierci Gryfii jest przedwczesne. Tymczasem nie minął cały rok i dowiadujemy się, że Świnoujście musi być sprzedane. Wiemy, dlaczego musi być sprzedane. Musi być sprzedane po to, żeby móc pokryć długi, jakie w tej chwili posiada Gryfia. Tak jak powiedziałam, ma to polegać na sprzedaży terenów Świnoujścia, ludzie są zupełnie niepotrzebni. Mówi się nam, że sprzedaż terenów Świnoujścia jest bardziej opłacalna niż sprzedaż zorganizowanej części przedsiębiorstwa. Pan Krzysztof i zarząd naszej stoczni są w ogromnym błędzie. Bardzo łatwo jest coś zniszczyć. Bardzo trudno jest później to odbudować. Jeżeli to zniszczą, bardzo ciężko będzie odbudować jakikolwiek przemysł stoczniowy, chociaż wiemy, że jest zakaz prowadzenia działalności stoczniowej. Czego tak bardzo się boicie? Konkurencji? Przecież podstawowe prawo ekonomii mówi wyraźnie o zdrowej konkurencji. Jako Świnoujście nigdy nie byliśmy konkurencją dla Szczecina, Szczecin dla nas jak najbardziej.

Rządowi i zarządowi dawaliśmy naprawdę wiele propozycji, jak uratować przemysł stoczniowy w województwie zachodniopomorskim, nie tylko Świnoujście, ale i Szczecin, dlatego że tam też pracują ludzie, którzy chcą pracować. Doskonale wiemy, że jak Świnoujścia zabraknie, to Szczecin długo nie przetrwa. Wszyscy doskonale zdajemy sobie z tego sprawę. Dlaczego? Dlatego że Szczecin ma infrastrukturę w fatalnym stanie. Większość terenów nie należy do was, tylko je dzierżawicie. Jak zatem chcecie prowadzić tam działalność? Szczecin wcześniej czy później niestety, ale podzieli los Świnoujścia. Dlatego mówię, że wnosimy i apelujemy do naszego nowego właściciela, do pani Marii, do pana Maćka – zastanówcie się jeszcze raz, przeanalizujcie. Dane, które dostaliśmy od zarządu, gdyż prosiliśmy zarząd o przedstawienie rzetelnych planów i rzetelnych wyliczeń ekonomicznych, które pozwalałby na sprzedaż Świnoujścia – to, co dostaliśmy, przepraszam bardzo, ale obraża naszą inteligencję. Takie same materiały dostajemy od zarządu, takie same materiały dostajemy na posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Ludzie, szanujmy się. Bardzo was o to proszę. Proszę również w imieniu pracowników, żeby wstrzymać procedurę sprzedaży Świnoujścia oraz zwolnień grupowych pracowników. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo. Drodzy państwo, jeszcze ja pozwolę sobie na udzielenie głosu. Powiem tak. Krytyczne głosy posłów trochę mnie dziwią, dlatego że państwo posłowie znajdujecie się w tej branży, interesujecie się tą branżą dłużej niż ja. Powiem, że mnie nie dziwi nic, dlatego że znam ministra Gróbarczyka od dłuższego czasu, szczególnie dobrze z lat 2005–2007. Poza budowaniem wielkich wizji i wielkich projektów niestety pan minister żadnego z tych projektów nie zrealizował, nie dokończył, nie zaczął. Dzisiaj, po zmianie struktury rządu, administracja rządowa ma doskonałą okazję, żeby odciąć się od tamtych pomysłów, od tamtej gigantomanii i w końcu naszej Komisji przedstawić realny, możliwy do zrealizowania plan.

Chciałbym też powiedzieć pani przewodniczącej Stawickiej, że nie zmienił się właściciel. Właściciel cały czas jest ten sam. Jest to Skarb Państwa. Zmieniają się tylko ludzie, którzy w imieniu Skarbu Państwa zarządzają majątkiem. Problem jest taki, że zmieniając się, ludzie nie przekazują sobie ani informacji, ani wiedzy. Każdy za każdym razem od początku chce budować nowe wielkie projekty. To jest naprawdę dobra okazja, drodzy państwo – posłuchajcie doświadczonego parlamentarzysty – żeby odciąć się od nierealnych, bałamutnych koncepcji, wreszcie stanąć na ziemi i zaproponować nam wspólnie, Komisji, jak również samorządom całego Pomorza, realną współpracę, realne rozwiązania, a nie ciągle bujanie w obłokach.

Bardzo proszę, pan przewodniczący Marchewka.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, zanim otrzymamy odpowiedzi na pytania, chciałbym jeszcze uzupełnić jedną znaczącą kwestię. Wszyscy doskonale zdają sobie sprawę z tego, że budowa promu, cały cykl budowy promu trwa kilka lat. Z tego co wiemy, konkurencja polskich armatorów decyzję o budowie promów już podjęła. Promy są realizowane. Mam na myśli chociażby firmę TT-Line. Wygląda na to, że firma ta w przeciągu kilkunastu miesięcy będzie gotowa na to, żeby zaproponować swoją ofertę przewozu po Bałtyku nowymi promami. W ciągu ostatnich kilkunastu miesięcy pojawiały się również takie głosy, że konieczne będzie, przynajmniej na tym etapie, kupienie przez któregoś z przewoźników, czy to przez Unity Line, czy to przez Polską Żeglugę Bałtycką, promów używanych. Chciałbym zapytać, czy taka koncepcja w ogóle jest rozważana. W kontekście powołania nowej spółki Polskie Promy proszę o przedstawienie sytuacji, czy rzeczywiście jest tak, że rozważacie państwo taki wariant. Czy też jedynym wariantem jest budowa promów, która pewnie będzie się ciągnąć przez dłuższy czas?

Odnosząc się jeszcze do tego, co powiedzieli przedstawiciele strony społecznej, rzeczywiście wydaje się, a nawet jesteśmy przekonani, że w tej sytuacji, w której znajduje się Morska Stocznia Remontowa Gryfia, decyzja o sprzedaży i wręczeniu wypowiedzeń dwustu osobom jest decyzją skandaliczną, która nie powinna mieć miejsca. Również chciałbym zaapelować o jej ponowne rozważenie, dlatego że jeżeli okazuje się dodatkowo, że dok, który ma być wybudowany, według różnych szacunków, według szacunków stoczni, będzie kosztować około 150 000 tys. zł, to i tak cena wywoławcza pokryje mniej więcej jedną trzecią tego, co zostanie wybudowane. Trzeba się jasno zastanowić, czy Skarb Państwa będzie w stanie sfinansować pozostałą część budowy doku. A jeżeli tak, to jest pytanie, czy… Uważam, że nie, że odrzucenie, zlikwidowanie wieloletniego doświadczenia pracowników, świetnego miejsca, uniemożliwienie prowadzenia tam działalności stoczniowej jest zupełnie niewspółmierne do 50 000 tys. zł, które zostaną przekazane na dok. Zostanie skasowany wieloletni dorobek, doświadczenie pracowników, a jednocześnie bardzo dobra infrastruktura, która jest w tak szczególnym miejscu. Jest zatem zasadnicze pytanie. Jeżeli właściciel, jakim jest Fundusz Rozwoju Spółek, będzie w stanie dofinansować pewnie dwie trzecie kosztów budowy doku, to może lepiej zostawić stocznię w spokoju, jej część świnoujską, dać tym ludziom dalej pracować, zawierać nowe kontrakty i postarać się znaleźć finansowanie na jedną trzecią doku w zupełnie innej części. Może okazałoby się, że byłoby to dużo bardziej rozsądne. Chciałbym prosić o udzielenie odpowiedzi, czy taka koncepcja jest rozważana. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Jeszcze pan poseł Dariusz Wieczorek ponownie. Bardzo proszę.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Krótko po to, żeby usystematyzować. Mam propozycję. Rzeczywiście sprawa stoczni w Świnoujściu jest bardzo ważna w kontekście ogólnej sytuacji. Biorąc pod uwagę zmiany w rządzie, mam propozycję, żeby dzisiaj Komisja przyjęła w tej sprawie stanowisko skierowane do pana ministra z prośbą o wstrzymanie działań przynajmniej do końca roku i ponowne przeanalizowanie. Myślę, że nie będzie żadnego problemu, żebyśmy się spotkali, żebyśmy rzeczywiście wszystkie kwestie dotyczące kosztów, całego finansowania przedsięwzięcia spokojnie przeanalizowali. W związku z tym sygnalizuję, że będę składał formalny wniosek, żeby Komisja przyjęła stanowisko.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję, panie pośle. Raczej powinien to być dezyderat niż wniosek. Jest pytanie, czy pan poseł przygotuje dezyderat, czy ma to zrobić prezydium Komisji.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Myślę, że prezydium.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękujemy.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Jest to grono takich fachowców, że mam absolutnie stuprocentowe zaufanie.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękujemy, panie pośle, za zaufanie. Bardzo proszę, jeszcze pan poseł Łącki.

Poseł Artur Łącki (KO):

Proszę państwa, jeszcze jedno pytanie, które nie wybrzmiało w moim poprzednim wystąpieniu. Chodzi o morskie farmy wiatrowe. Proszę państwa, od lat obecny rząd mówi o tym, że będzie budował morskie farmy wiatrowe. Mówiło się o tym, że będą to budowali polscy czempioni, Lotos, Orlen, Energa, Enea. Co rusz w gazetach czy gdzieś indziej pojawiają się informacje, że już tuż-tuż zaczynają wypływać na Bałtyk i zaczynają budować, że będą nowe miejsca pracy, prąd i wszystko. Jest pytanie, żeby społeczeństwo wiedziało, czy w ogóle mamy jakikolwiek program budowy morskich farm wiatrowych. Czy przez odpowiednie urzędy zostały wydane dla jakiegokolwiek podmiotu jakiekolwiek pozwolenia na budowę morskich farm wiatrowych? Czy polscy czempioni będą to budowali? A jeżeli tak, to kiedy będą budowali? Albo odpowiedź powinna brzmieć, że nie, że tylko mamimy społeczeństwo tymi wszystkimi nowymi technologiami, próbujemy mówić, że jesteśmy krajem, który potrafi robić nowe technologie, a i tak skończy się na tym, że będziemy produkowali zboże i sprzedawali je na świat jak w średniowieczu. Jedna konkretna odpowiedź od odpowiedniego ministerstwa. Czy budujemy, będziemy budowali, czy ktokolwiek z polskich czempionów będzie budował morskie farmy wiatrowe? Proszę o odpowiedź na piśmie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję, panie pośle. Zapewniam, że programów ci u nas dostatek. Nawet nie pamiętamy, które realizujemy, a które nie. Spokojnie, proszę się nie bać, na pewno są. Bardzo proszę pana dyrektora Przychodzkiego o udzielenie odpowiedzi.

Dyrektor departamentu MI Marcin Przychodzki:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, szanowni państwo posłowie i posłanki, było bardzo dużo pytań. Dziękuję za nie wszystkie. Sprawy są ważne i poważne. Nie chciałbym, żebyście państwo myśleli, że Ministerstwo Infrastruktury – a nie Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej – nie zamierza się tymi tematami zajmować. Jak najbardziej jest to nasza kompetencja i będziemy w tym zakresie pracować. Z uwagi na to, że jesteśmy jeszcze w okresie przekształceń, odpowiadając na pytanie pana posła Wieczorka, chciałbym powiedzieć, że na obecną chwilę nie ma jeszcze wyznaczonego podsekretarza stanu, który będzie odpowiadał za część

morską i za żeglugę śródlądową. Na obecną chwilę jest potrzebna decyzja na poziomie rządu. Odpowiadając wprost na pana pytanie, kto jest odpowiedzialny za gospodarkę morską, odpowiedź brzmi, że oczywiście minister infrastruktury Andrzej Adamczyk. W praktyce będzie jeszcze na pewno powołany wiceminister odpowiedzialny za tę część. Myślę, że wtedy będziemy mogli przystąpić do pracy. Kiedy? To jest pytanie nie do mnie. W związku z tym w żaden sposób nie chciałbym pana posła wprowadzać w błąd. Jest to pierwsza rzecz formalna, dlatego że od tego pan zaczął.

Jeżeli chodzi o kwestie związane z przemysłem stoczniowym, zanim przejdę do dalszych części, szczególnie panu posłowi Aziewiczowi muszę udzielić odpowiedzi, ponieważ jego wypowiedź praktycznie w całości dotyczyła kwestii stoczni, za które odpowiada Ministerstwo Obrony Narodowej. Jeżeli miałbym udzielić na to odpowiedzi, to powiem, że nie wiem, ponieważ ministerstwo nie ma wiedzy w tej sprawie. W związku z tym proszę pana posła o skierowanie swoich pytań bezpośrednio do Ministerstwa Obrony Narodowej, które akurat nadzoruje Stocznię Wojenną.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Czy mogę za pośrednictwem pana albo Komisji? Zbieramy się jednak jako komisja sejmowa. Jest to organ Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej. Jeżeli pan nie ma wiedzy, niech pan poprosi kolegę, żeby panu przekazał.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Panie pośle, przekażemy pytania do ministerstwa.

Dyrektor departamentu MI Marcin Przychodzki:

Panie pośle, chciałbym pokierować pana tam, gdzie uzyska pan odpowiedź. Jest to najlepszy sposób z możliwych, żeby też nie poczuł się pan w żaden sposób urażony ani dotknięty brakiem dzisiaj odpowiedzi. To tyle, jeżeli chodzi o kwestie poruszone przez pana posła.

Jeżeli dobrze rozumiem, odpowiedzi na część rzeczy, które państwo zgłaszaliście w trakcie dzisiejszych wypowiedzi, będziemy w stanie udzielić państwu na piśmie. Myślę, że jest to dobry sposób na to, żeby w jakiś sposób podzielić zakres, ponieważ pytania były tak liczne i dotyczyły tak wielu obszarów, że w tej chwili nie chciałbym wchodzić w szczegóły. Przyznam też szczerze, że nie jestem merytorycznie odpowiedzialny za obszar morski. W związku z tym nie czuję się na siłach, żeby dzisiaj odpowiedzieć państwu na pytania. Deklaruję natomiast odpowiedź na piśmie, szczególnie jeżeli będzie dezyderat poświęcony Gryfii. Myślę, że będzie to odpowiedni moment, żeby temat Gryfii poruszyć w jak najbardziej kompleksowy i całościowy sposób, ponieważ sprawy, które się tam dzieją, na pewno wymagają uwagi ze strony państwa, ale też i ministerstwa, które bezpośrednio nadzoruje te sprawy.

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, w zakresie pytań, które zostały sformułowane i wobec których państwo posłowie sygnalizowali, że chcą odpowiedzi na piśmie, udzielimy takich odpowiedzi. Sprawa dotyczy pisemnych odpowiedzi na temat Gryfii, w kwestii „Zielonej stoczni", gdyż jest to ze sobą ściśle powiązane, w kwestiach związanych z offshore'em. Tutaj też pojawiały się rzeczywiście bardzo liczne pytania w tym względzie. Zasygnalizuję tylko jeszcze jedną istotną sprawę, jeżeli chodzi o offshore. Rząd kończy prace nad ustawą dotyczącą wsparcia energetyki wiatrowej na morzu. Myślę, że w najbliższym czasie dostaniecie państwo projekt. Nie umiem powiedzieć kiedy, ponieważ jest to kwestia decyzji Rady Ministrów. Niemniej w najbliższym czasie to będzie. Myślę, że będzie to także okazja do tego, żeby dalej porozmawiać o tym, jakie będą warunki brzegowe rozwoju tego rodzaju energetyki na morzu. W związku z tym myślę, że w tych sprawach będziemy w stanie udzielić państwu wyczerpującej odpowiedzi.

Co do pozostałych poruszonych tutaj przez panów spraw – mówiłem o „Zielonej stoczni", o Gryfii – jeżeli chodzi o sprawy związane z Polską Żeglugą Bałtycką i Polską Żeglugą Morską, myślę, że pan prezes i obecny tutaj pan dyrektor będą w stanie udzielić odpowiedzi.

Na samym początku pan poseł Marchewka zadał pytanie odnośnie do kosztów związanych z programem „Batory". Mogę odpowiedzieć w ten sposób, że minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, wtedy jeszcze jako minister gospodarki morskiej i żeglugi

śródlądowej, działając jako walne zgromadzenie, zgodnie z tym, co zarząd spółki przekazywał do ministerstwa, uzyskał informacje, że dotychczasowe koszty związane z realizacją programu „Batory" w latach 2016–2020 wyniosły około 12 500 tys. zł. Taką informację posiadam. Jest to odpowiedź dla pana posła.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Jest to informacja od której spółki?

Dyrektor departamentu MI Marcin Przychodzki:

Z Polskiej Żeglugi Bałtyckiej.

W związku z tym, że zakres pytań jest naprawdę szeroki, ale koncentrują się one wokół kwestii, na które odpowiedzi, jak myślę, zostaną udzielone na piśmie, jeżeli pan przewodniczący pozwoli, punkt ten podsumujemy ze strony ministerstwa w ten sposób, że ministerstwo zobowiązuje się do udzielenia pisemnej odpowiedzi we wszystkich sprawach poruszonych przez państwa posłów. Mam nadzieję, że jeżeli będzie taka potrzeba, to w najbliższym czasie, kiedy będziemy już w pełnym składzie ministerstwa na poziomie ministerialnym, odbędzie kolejne posiedzenie Komisji. Wtedy będzie można poruszyć kolejne sprawy. Jak mówię, nie chciałbym dzisiaj wypowiadać się w sprawach, co do których nie czuję się do końca kompetentny, i wprowadzać państwa posłów w błąd.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję, panie dyrektorze. Zapewniam pana, zapewniam ministerstwo, że wrócimy do tych spraw, dlatego że są zbyt ważne, żebyśmy o nich nie rozmawiali. Wydaje mi się, że jeżeli będzie to możliwe, jeszcze w tym roku kalendarzowym wrócimy do tych spraw. Dajmy sobie miesiąc na to – jest początek listopada – żebyśmy na początku grudnia ponownie rozpatrzyli ten punkt, ten temat. Przystępujemy do punktu drugiego. Zamykam oczywiście dyskusję w punkcie pierwszym.

Przechodzimy do punktu drugiego. Jest to rozpatrzenie informacji na temat sytuacji finansowej i planów rozwojowych Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA. Tutaj bardzo proszę pana prezesa Redmerskiego. Panie prezesie, ma pan głos w punkcie drugim.

Prezes zarządu Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA Piotr Redmerski:

Dziękuję za udzielenie głosu. Proszę państwa, sytuacja finansowa, którą państwo przedstawialiście, bez dodatkowych szczegółów jak najbardziej może budzić wątpliwości. Chciałbym – mam taką nadzieję – państwa uspokoić. Było zadawane pytanie odnośnie do zadłużenia w wysokości 569 000 tys. zł. Oczywiście jest to tylko zobowiązanie. To nie jest wartość kredytu. Jeżeli jedną wartość porównuje się do tego, co było jeszcze pięć lat temu, kiedy wartość aktywów wynosiła 40 000 tys. zł, a należności były w zupełnie innej sytuacji, to chciałbym, żeby było to porównywane do wysokości aktywów, które mamy. Promy, które obecnie użytkujemy, a jest ich już nie trzy, ale pięć, są warte, są wyceniane przez biegłych na około 800 000 tys. zł. Proszę porównać tę kwotę do kwoty 500 000 tys. zł kredytów. Myślę, że wtedy będziecie państwo uspokojeni. Poza tym proszę pamiętać, że kredyty są udzielane przez banki komercyjne. Nie ma możliwości, żebyśmy dostali kredyty bez wnikliwej analizy rynku.

Druga rzecz. Kiedy obserwujecie państwo sam wynik i to, z czego on wynika w ostatnich latach, widać, że wynik spadł. Nie jest ze stratą. Oczywiście jest obniżony i oczywiście jest to naturalne. Wynika to z tego, że w latach 2018–2019 broniliśmy linii z Gdańska do Nynäshamn. Jak państwo wiecie, Stena Line wprowadziła tam jednostkę, która bezpośrednio zagrażała całej linii, która przynosiła nam dosyć znaczne zyski. Szybko podjęliśmy próbę, żeby wyczarterować prom, który też generuje koszty. Walka trzech promów, w tym jednego konkurencji, w momencie kiedy miejsce było dla dwóch promów, również przyczyniła się do tego, że wynik jest obniżony. Na szczęście jest to już sprawa historyczna, dlatego że w tej chwili Stena Line wycofała się z tej linii. Możemy już pokazać zdecydowanie lepsze wyniki. Odbiją się one znacznie, dlatego że w tym roku po sezonie mamy już ponad 20 000 tys. zł w grupie kapitałowej, a mam nadzieję, że do końca roku sytuacja będzie jeszcze lepsza.

Nie ukrywam też, że stan w pierwszym półroczu był spowodowany także pandemią, chociaż nie chcę zwalać wszystkiego na pandemię. Proszę sobie jednak przypomnieć

– 70% spadku pasażerów. Niestety w czasie lockdownu, w kwietniu, mieliśmy taką sytuację. Musieliśmy się dostosować, wycofać jeden prom, który w ogóle nie kursował, a pomimo tego musieliśmy w terminie płacić wszystkie zobowiązania, które były, które wynikały z umów kredytowych. Na dzień dzisiejszy nie mamy żadnych zobowiązań, które są płacone poza terminem. Sytuacja finansowa na dzień dzisiejszy, oczywiście po poniesieniu dwuletnich wydatków, które są jednorazowe – chodzi o wyczarterowanie promu, co państwo będziecie oceniali, gdyż mam nadzieję, że uzupełnimy sytuację odnośnie do programu „Batory" – rzeczywiście stawia nas w sytuacji, że i dla Skarbu Państwa, i dla właściciela nadal jesteśmy partnerem do dalszych negocjacji i do generowania cashu, który pozwoli nam na obranie jakiejś drogi wymiany floty.

Były pytania o strategię, co jest dopuszczalne oprócz nowych budów. Musimy znaleźć się na rynku i to się nam udaje. Niedawno firma była przeznaczona do sprzedaży za 10 000 tys. Nie jest tajemnicą, że kupujemy prom za 70 000 tys., dodaję, że są to wartości w euro. Kiedyś pracowałem w firmie, która miała zero kredytów. W tym momencie było to fatalne, dlatego że mieliśmy trzy stare promy. W tej chwili mamy przekroczony półmetek. Mamy trzy w miarę dobre promy, które będą pływać pomiędzy dwadzieścia a trzydzieści lat. Tutaj także mamy zapewniony byt na następne lata. Niestety we wcześniejszym okresie, kiedy jest wprowadzanie promu, musimy ponieść koszty.

Jeżeli chodzi o pytania, na które odpowiedzi będziemy uzasadniać na piśmie, jeżeli chodzi o państwa obawy w sprawie kosztów, które zostały poniesione na projekt „Batory", chciałbym doprecyzować, że na razie to nie są koszty. Mamy nakłady w inwestycjach otwartych, które na dzień dzisiejszy są zaawansowane w 30%. Takie mamy dane od prezesa Promów Polskich. Prace te, jeżeli zwyczajowo porówna się to do wartości kontraktu, czyli do 5–6% wartości nowego promu, jak najbardziej są akceptowalne przez biegłych. Nie są to zmarnowane środki. Są to kwoty, które były wydane na prace związane z tym, żebyśmy wiedzieli, jaki prom chcemy. Mamy projekt kontraktowy, jak również poszczególne etapy do ukończenia projektu. Mam nadzieję, że wraz ze spółką Promy Polskie – tutaj jesteśmy w ścisłym kontakcie z dyrektorem generalnym Polskiej Żeglugi Morskiej Andrzejem Wróblewskim – będziemy kontynuować prace. Nie ma tutaj mowy o zmarnowaniu tego okresu oraz kwoty 12 000 tys. zł.

Podsumowując, puentując, sytuacja jest taka, że do tej pory nie ma kosztów, tylko są nakłady. Nakłady te zarówno przez biegłych, jak i przez Najwyższą Izbę Kontroli są oceniane pozytywnie. Nie powodują tego, żebyśmy wpisywali to w straty. Jak państwo widzicie, wynik nie jest obciążany. Po drugie, sytuacja finansowa jest standardowa dla firmy, która bardzo szybko się rozwija. Proszę spojrzeć także na inne parametry, które nie były tutaj wymieniane. Proszę zwrócić uwagę, że kapitały własne to już 173 000 tys. zł. A więc nie jest to mała firma. Jest to tylko wartość księgowa firmy.

Po trzecie, słyszałem pytania – nie zajmując już państwu za dużo czasu – czy jesteśmy w stanie kontynuować projekt „Batory", czy nie. Oczywiście jako Polska Żegluga Bałtycka nie jesteśmy. Wspólnie z Polską Żeglugą Morską jako Polska Żegluga Bałtycka – jesteśmy udziałowcem – utworzyliśmy spółkę. Mam nadzieję, że razem z Polską Żeglugą Morską wypracujemy jakieś koncepcje, które będą pozwalały nam zbudować prom. Zapewniam, że mamy również plany rozwojowe bazujące na promach używanych. Zaręczam państwu, że nie mamy jednej drogi rozwoju, ale mamy kilka dróg rozwoju. Będziemy chcieli robić to także z kolegami z Unity Line. Puentując – nadal jesteśmy poważnym partnerem dla Skarbu Państwa w realizacji zadań inwestycyjnych. Powtarzam, że sytuacja w tym roku jest zdecydowanie lepsza niż w poprzednich latach. Przymierzamy się również do dalszych inwestycji. To tyle z mojej strony. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję w punkcie drugim. Informuję, że mamy jeszcze punkt trzeci, a salę do godz. 16.00. Pan poseł przewodniczący Marchewka zgłosił się z pytaniem.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Chciałbym poprosić pana prezesa Redmerskiego o udzielenie odpowiedzi w związku z informacjami, które pan prezes przed chwilą nam

przedstawił. Powiedział pan o tym, że rozpoczynacie proces zakupu promów. Wymienił pan kwotę 70 000 tys. Czy to znaczy, że została podjęta decyzja o zakupie używanego promu? Czy takie działania realizujecie? Czy mógłby pan uszczegółowić i rozwinąć tę myśl? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Czy jeszcze ktoś chciałby zabrać głos w dyskusji w tym punkcie? Nie widzę. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA Piotr Redmerski:

Pytaliście państwo odnośnie do kwoty zadłużenia w wysokości 569 000 tys. zł. Starałem się to wyjaśnić. Jest to historia. W pasywach pojawia się kwota związana między innymi z zakupem promu „Nova Star". Oczywiście jak porówna się samo zadłużenie do tej kwoty, robi to wrażenie, ale proszę je porównać do aktywów, do wartości promu, który jest użytkowany, który w tej chwili w lipcu pobił rekord i był najlepszym promem w Polskiej Żegludze Bałtyckiej, dlatego że w jednym miesiącu przyniósł nam 6000 tys. zł dochodów. Tutaj jest wysokość kredytu. Jeżeli natomiast chodzi o pozostałe plany inwestycyjne, oczywiście nie będę ulegał jakiemuś hurraoptymizmowi, dlatego że niestety koronawirus troszeczkę zaburza nam plany inwestycyjne. Myślę, że banki także będą do tego podchodziły troszeczkę ostrożniej. Niemniej mamy w pełni dobre relacje z bankami. Jesteśmy w pełni wypłacalni. Nie mamy żadnej złotówki zobowiązań przeterminowanych. Natomiast przyszłość będzie zależała od wielu czynników. Jak mówię, jesteśmy spółką, która w następnych latach jest w stanie ponosić kolejne nakłady. Mamy takie plany.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo. Zamykam dyskusję w tym punkcie.

Przystępujemy do rozpatrzenia punktu trzeciego. Jest to rozpatrzenie informacji na temat obecnej sytuacji i planów rozwojowych Polskiej Żeglugi Morskiej. Bardzo proszę pana dyrektora Wróblewskiego o przedstawienie tego punktu.

Dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej PP Andrzej Wróblewski:

Dzień dobry państwu. Andrzej Wróblewski. Panie przewodniczący, panie posłanki, panowie posłowie, podobnie jak pan prezes, skracając czas, nie będę odnosił się bezpośrednio cyferka po cyferce do materiałów, jakie zostały państwu przekazane. Najpierw pozwolę sobie natomiast na małą, bardzo ogólną refleksję dotyczącą COVID-u, dlatego że nasza firma została nim dotknięta w zupełnie inny sposób. Potem odniosę się do pytań trzech czy czterech posłów ze Szczecina, ponieważ najbliższa koszula ciału. Odniosę się do zadłużenia, do prób, jak powiedział to pan poseł, nazwijmy to, niecnego zajęcia części majątku, udzielając precyzyjnych informacji, a przede wszystkim odniosę się do tego, że jesteśmy tu i teraz, a więc do przesunięcia rzeczywiście całej naszej floty do Polski, o czym zadecydowałem. Jestem dyrektorem od 15 czerwca. Jeżeli będą pytania bardziej historyczne, poproszę o czas i możliwość ewentualnej odpowiedzi pisemnej.

Miliardowe przychody naszej firmy są generowane na świecie. Jak powiedziałem na początku, inaczej dotknie lub dotknął nas koronawirus. Dzisiejsze wydarzenia w Stanach Zjednoczonych są dla nas dużo ciekawsze niż to, co do tej pory działo się na innych rynkach. Indeksy w cyklach wieloletnich funkcjonują w trochę inny sposób. W związku z tym można powiedzieć, że pierwsze półrocze było dla Polskiej Żeglugi Morskiej tragiczne. Najogólniej powiem, żebyście panowie wiedzieli, dlatego że nie wszyscy mieli przyjemność dokładnie zapoznać się ze stricte finansowymi materiałami, że cztery piąte z całych naszych przychodów osiągamy z naszych pięćdziesięciu ośmiu masowców, które na co dzień znajdują zatrudnienie, zawsze znajdowały zatrudnienie. Jak panowie posłowie i panie posłanki wiedzą, jesteśmy właścicielem czterech promów w ramach Unity Line oraz trzech w zarządzie, które generują, jak powiedziałem, około jednej piątej naszych przychodów. W jednej piątej jednej piątej mamy jeszcze Pazim i Radisson, którego nieraz jesteście państwo gośćmi.

Jeżeli chodzi o działalność stricte hotelową czy promową w części pasażerskiej, szczególnie w drugim kwartale trochę nas to dotknęło. Hotel nawet przez chwilę był

zamknięty. Wprowadzono podobne, określone restrykcje, jak pan prezes Redmerski doskonale wie, związane z przewozem, z pewnymi utrudnieniami dla naszych klientów. Niemniej muszę powiedzieć, że dzięki temu, że jesteśmy trochę inaczej położeni na mapie hotelarstwa, zaczynając od naszego najmniejszego biznesu, a Szczecin jest świetnie położony na mapie nie tylko Europy, ale też Polski, kryzys przeszliśmy rzeczywiście w miarę łagodnie. We wrześniu i w październiku hotel znacząco poprawił swoje rezultaty vis-à-vis pierwszy, a szczególnie drugi kwartał. Jako jedyna z naszych spółek do tej pory skorzystał także z programów rządowych, z tarczy 2.0. W tym miejscu muszę podziękować. Pomoc w drugim kwartale tego roku została nam bardzo sprawnie udzielona.

Jeżeli chodzi o trochę większe sprawy, czyli o Unity Line, myślę, że mamy identyczne, wręcz symetryczne problemy jak te, o których mówił pan prezes Redmerski. Są to problemy tonażowe, cargowe, jak i pasażerskie. Jeżeli będą bardziej szczegółowe pytania, służę odpowiedzią. Potwierdzam zainteresowanie naszej firmy w ramach grupy kapitałowej, czyli Unity Line, takim czy innym kształtem programu promowego, dlatego że jest to rzeczywiście jeden z najbardziej palących problemów. Jest to odnowa tonażu i ogólnie odniesienie się do norm emisji, które do roku 2030 coraz bardziej będą nas dotykały.

Teraz chyba najciekawszy temat dla Zachodniego Pomorza, dla naszych kolegów, ale też dla Trójmiasta. Po zaprzestaniu w lipcu tego roku, w czerwcu tego roku remontów na Ukrainie w Gryfii mieliśmy statek „Drawsko", jest „Podhale". Może uda się nam jeszcze wyremontować „Wicko" i „Resko". Są to trzydziestki. Jest to jakiś wkład naszej firmy w dobrą współpracę z Gryfią. W Naucie w tej chwili są moje rodzime „Warmia" i „Mazury". Oczywiście jest to przypadek, ale akurat tak się zdarzyło, że był dostępny troszeczkę większy dok. Dzisiaj stoją tam trzydziestkiósemki. W GSR obecnie mamy statek „Jawor", panamax, osiemdziesiątkę. Być może jeszcze w tym półroczu uda się nam włożyć tam na drugi dok statek „Ornak" o podobnej wielkości. Reasumując, jest to osiem statków. Kwota szacowanych przychodów jest rzędu ponad 50 000 tys. zł skierowanych do polskich stoczni remontowych, żeby pana Macieja trochę nie tylko pochwalić, ale też ugruntować matematycznie. Jest to namacalny dowód.

Teraz jeżeli chodzi o to, czym moglibyśmy… Przepraszam bardzo, pan poseł akurat wyszedł, ale było jeszcze pytanie finansowe, ekonomiczne. Jako zawodowy ekonomista generalnie chciałbym powiedzieć, że grupa Polskiej Żeglugi Morskiej nie jest tak bardzo… Panie pośle, odpowiedź w sprawie kredytów. Panie pośle, chciałbym powiedzieć, że generalnie rok jest troszeczkę trudniejszy, ale nie jest tragiczny. W czerwcu, lipcu tego roku indeksy obudziły się. Całkiem poważnie zarabiamy całkiem dobre pieniądze. Wszystkie statki mają zatrudnienie. Nie widzę, żeby na koniec tego roku sytuacja nie była więcej niż stabilna. Oczywiście na poziomie przedsiębiorstwa państwowego zakończymy go jakimś małym plusikiem, natomiast na poziomie grupy kapitałowej minusem związanym z tym, co się wydarzyło w pierwszym półroczu, jak też z koniecznością zaciągnięcia dodatkowych, bardzo krótkich pożyczek z programów, które w drugim kwartale przygotował nasz rząd. W przyszłym roku w naszych sprawozdaniach koszt finansowy oczywiście gdzieś tam będzie widać.

Mówiłem także o próbach Pazimu. Oczywiście były propozycje, nazwijmy to bardzo ogólnie, ale rzeczywiście sytuacja przez chwilę wydawała się być tragiczna. Hotel był zamknięty. Część hotelowa nie miała dobrych notowań. Pomysły wtedy rzeczywiście były różne. Tymczasem wrzesień był rekordowy rok do roku, lepszy niż styczeń. Dzisiaj znowu mamy pewien nawrót, ale myślę, że i płynność finansowa, i wszczęty na nowo program inwestycyjny w pierwszej części związany z reaktywacją pewnych rzeczy, które były opóźniane – potem być może będzie nas stać na remont dziewiątego piętra w Radissonie – są to przesłanki, które pozwalają nam pracować całą załogą. Związki zawodowe bardzo przychylnie odniosły się do propozycji zarządu Pazimu częściowej redukcji zatrudnienia w październiku. Mówię o wysokości, nie o liczbie osób. Wspólnie z grupą kapitałową podejmujemy akcje, codziennie w Pazimie kupujemy kanapki, obiady, żeby młodzi ludzie w Radissonie nie stracili pracy, żeby pieniądz krążył w ramach grupy kapitałowej jak najdalej. Pomimo tego, że do końca nie wiemy, jak skończy się ten rok, jak mówię, od strony finansowej jesteśmy spokojniejsi.

Ogólnie rozpatrywany punkt dotyczy także spraw inwestycyjnych. Chciałbym państwu przypomnieć, że dzisiaj mamy pięćdziesiąt osiem statków. Remonty „Warmii", „Mazur" to remonty statków z 2005 r., „Jawor" i „Ornak" to statki z 2010 r. Ostatnie statki, które odbieraliśmy w ubiegłym roku, nie były do końca świadomie zamawiane. Były to pewne odpryski programów inwestycyjnych z lat 2013–2015. W związku z tym jest kilkuletnia dziura inwestycyjna w świadomym zamawianiu tonażu, na którym można zarabiać. Nad świadomym zamawianiem statków, a co najmniej reinwestowaniem i odtwarzaniem możliwości chociażby przy okazji tzw. jeziorowców, osobiście bardzo intensywnie pracuję.

Myślę, że w miarę jak szybko sytuacja nawet nie światowa, ale sytuacja w Polsce troszeczkę się ustabilizuje, jeżeli chodzi o pandemię, na następnym posiedzeniu Komisji, panie przewodniczący – mamy to w ustaleniach z ministerstwem – pewnie będziemy mieli dobre wiadomości stricte inwestycyjne. Mówię tutaj o inwestycjach i zamawianiu jednostek dla Polskiej Żeglugi Morskiej.

Jeżeli chodzi o większe jednostki, inne jednostki, rzeczywiście jest trochę tak, jak powiedział pan prezes Redmerski o jednostkach określonego rzędu. Proszę się nie przywiązywać do liczb. Myślę, że na 200 000 tys. euro za sztukę, za prom żadnego operatora samodzielnie dzisiaj nie stać. Tak jak mówię, Polska Żegluga Morska ma zarówno dużo większą strukturę techniczną, jak i pewną pojemość kredytową. Myślę, że razem z Unity Line możemy rzeczywiście coś fajnego wymyślić, jak na jakiś czas połączyć dzisiejszy tonaż używany, ale przede wszystkim nowy tonaż.

Jak mówię, zderzamy się z coraz to rosnącymi wymaganiami emisyjnymi. Promy z lat dwa tysiące którychś tam, a zajmuję się tą branżą od 2004–2005 r., pierwsze promy, które wtedy były zamawiane, to dzisiaj jednostki bardzo stare i przestarzałe. W tym okresie, w roku 2009 i w roku 2020, mieliśmy dwie konwencje statecznościowe. Mówię o SOLAS. Mieliśmy konwencję siarkową. Ciągle mamy kolejne dyrektywy dotyczące pływania po obszarach z różnymi wodami. Ciągle mamy zaciskające się nam na gardle konwencje dotyczące emisji spalin. Myślę, że teraz nie ma już odwrotu. W ciągu najbliższych dwudziestu pięciu, trzydziestu lat będzie to LNG, wodór i amoniak, mniej więcej w takiej kolejności. W związku z tym decyzję projektową, a potem zakupową trzeba podjąć rzeczywiście w sposób niezwykle wyważony. Ministerstwo Infrastruktury, mam wrażenie, ma duże doświadczenie w napędach alternatywnych. Tak mi się wydaje. Cała branża szuka gdzieś niskoemisyjnych źródeł napędów.

To tyle, co mogę odpowiedzieć na wynotowane pytania. Odniosę się jeszcze do jednej z wypowiedzi kolegów ze Szczecina, ze Świnoujścia. Oczywiście gdyby w Gryfii był troszeczkę większy dok, moglibyśmy przypływać troszeczkę większymi statkami. Jest oczywiste, że tak jest. Dzisiaj Nauta i GSR dysponują troszeczkę mocniejszymi dokami pływającymi czy też suchym dokiem. Nie tyle jest nam łatwiej, ile w dzisiejszym stanie technicznym po prostu nie jest możliwe podniesienie na doku nr 5 jednostek większych niż 14–15 tys. Pamiętam, że sam podnosiłem kontenerowca, który ważył 16 500, ale z czasem chyba się to obniża. Zakończę na tym etapie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję w tym punkcie. Czy ktoś z pań i panów posłów chciałby zabrać głos?

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Nie, pytaliśmy już w punkcie pierwszym.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Jeżeli nie, zamykam dyskusję w punkcie trzecim.

Informuję, że na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny. Zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję za dyscyplinę czasową.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

A dezyderat?

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dezyderat przygotujemy. Będziemy informowali. Wsad, że tak powiem, zobowiązali się przygotować pan przewodniczący Marchewka i pan poseł Wieczorek.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Nie ma żadnego problemu.